IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 185)
z dnia 27 kwietnia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 185)

27 kwietnia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Anny Milczanowskiej (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury o stanie i kierunkach rozwoju polskiej części transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T z podziałem na poszczególne rodzaje transportu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe wraz ze współpracownikami oraz **Mateusz Izydorek vel Zydorek** dyrektor zarządzający Klastra „Luxtorpeda 2.0”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Magdalena Krzymowska** i **Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, wśród których jest zdalnie pan Maciej Brzosko, doradca techniczny Najwyższej Izby Kontroli. Witam pana Rafała Webera, sekretarza stanu, wiceministra infrastruktury, który również jest obecny zdalnie. Witam pana Adriana Mazura, dyrektora Departamentu Strategii Transportu, również obecnego zdalnie. Witam pana Izydorka vel Zydorka, dyrektora zarządzającego w Klastrze „Luxtorpeda 2.0”, również obecnego zdalnie.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję, że link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały wcześniej przysłane państwu posłom oraz pozostałym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji oraz zabrania głosu proszę o logowanie się do systemu wideokonferencyjnego. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowi Komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów. Zwracam się do państwa posłów, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie, z prośbą o zalogowanie się, a do posłów obecnych na sali z prośbą o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum.

Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu głosowań i naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Kworum naszej Komisji wynosi 14 osób. Zostawmy je na chwileczkę otwarte.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury o stanie i kierunkach rozwoju polskiej części transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T z podziałem na poszczególne rodzaje transportu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie. W przypadku zgłoszenia wniosku… Nie, już więcej nie muszę tego czytać. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Chciałabym jeszcze tylko poinformować państwa, a zwłaszcza zaproszonych gości obecnych zdalnie, bo państwo posłowie wiedzą, że o godzinie 12.45 mamy mieć głosowa-

nia. Czyli gdybym mogła prosić… Albo tu wrócimy i będziemy kontynuować, bo o 13.30 mamy następne posiedzenie Komisji, albo zmieścimy się w tych 40 minutach.

Bardzo proszę pana ministra Rafała Webera o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, transeuropejska sieć transportowa, czyli sieć TEN-T, jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Celem polityki unijnej w tym zakresie jest stworzenie interoperacyjnej, multimodalnej sieci transportowej. Sieć ma strukturę dwupoziomową, obejmującą sieć kompleksową, która ma zostać zrealizowana do roku 2050, oraz bazową z horyzontem realizacji do roku 2030. Czyli sieć kompleksowa – 2050, sieć bazowa – 2030.

Sieć TEN-T uwzględnia wszystkie gałęzie transportu, w tym oczywiście kluczowe odcinki transgraniczne. Najistotniejsze połączenia sieci TEN-T ujęto w dziewięciu korytarzach sieci bazowej TEN-T, z których dwa przebiegają przez obszar Polski. Pierwszy to jest korytarz Bałtyk–Adriatyk, a drugi – Morze Północne–Bałtyk.

Szczególny nacisk kładziemy na realizację sieci bazowej. Świadczy o tym fakt, iż na koniec 2021 r. drogowa sieć bazowa TEN-T w Polsce była ukończona aż w 83%. Dokładnie 3213 km z zakładanych 3838 km. Czyli czas 9 lat wykorzystamy, aby dokończyć drogową sieć bazową TEN-T. Myślę, że spokojnie poradzimy sobie z tymi 17% i dużo wcześniej zakończymy trwające już inwestycje drogowe.

Natomiast w bazowej sieci kolejowej, pomimo konieczności wypełnienia większej liczby parametrów technicznych, również osiągamy rezultaty przybliżające nas do osiągnięcia wyznaczonych celów. Niemal w pełni wypełniony jest wymóg elektryfikacji sieci – aż w 96%. To jest 4631 km linii kolejowych z 4815 km. Cały czas mówimy o sieci bazowej. Duży odsetek sieci posiada wymagane naciski przewozowe, tj. 22,5 t na oś. W parametrach to jest 81%, czyli 3337 km z 4101 km sieci bazowej towarowej. Natomiast cała polska sieć kolejowa spełnia wymóg dotyczący rozstawu osi. W odniesieniu do wymogów długości pociągów towarowych, czyli 740 m, i dopuszczalnej prędkości pociągów towarowych, czyli 100 km/h, to przekroczyliśmy 50% długości sieci. To jest 2307 km i 2256 km z 4101 km sieci bazowej towarowej. Czyli te parametry realizacji bazowej sieci kolejowej również w ocenie Ministerstwa Infrastruktury na chwilę obecną są wystarczające. Czas, który mamy na realizację tych zadań, a w zasadzie na ich dokończenie, jest na pewno wystarczający.

Jeżeli chodzi o kwestie lotnicze, to bardzo zaawansowane są prace w portach lotniczych. Osiem z nich znajduje się w sieci bazowej. W ostatnich latach inwestycje skupiały się bardziej na większej przepustowości dróg startowych i kołowaniu niż na rozbudowie kubaturowej lotnisk. Kolejne działania będą dotyczyć rozwoju aplikacji telematycznych.

Jeśli chodzi o porty morskie, to cztery polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są zlokalizowane odpowiednio w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Są to porty w sieci bazowej TEN-T. Stanowią one element korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk–Adriatyk. Szereg prac inwestycyjnych jest prowadzonych w celu zapewnienia dostępu do portów od strony lądu, w tym m.in. modernizacja linii kolejowych do portu w Gdańsku. Kontynuowane będą prace polepszające dostęp do portów oraz dalsze zwiększanie ich możliwości przeładunkowych.

Podsumowując, należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury podejmuje wszelkie możliwe działania mające na celu realizację sieci TEN-T w zakładanych terminach. Ważne jest to, że w tej chwili trwa proces aktualizacji rozporządzenia o sieci TENT-T, które ma wypełnić cele określone w europejskim Polskim Ładzie oraz dostosować sieć do obecnych priorytetów państw członkowskich i Unii Europejskiej.

Szanowni państwo, to tyle z najważniejszych informacji. Dziękuję za możliwość ich przedstawienia. Jeżeli są pytania, to ja i moi współpracownicy, którzy są tutaj ze mną, służymy odpowiedzią. Może ich nie widać, ale zapewniam państwa, że są. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący poseł Piotr Król. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, chciałbym zapytać o jedną rzecz w kontekście tego tematu. Województwo kujawsko-pomorskie – jako jedno z dwóch, o ile dobrze pamiętam – nie posiada jeszcze dotychczas pełnoprawnego węzła modalnego, na którym można by dokonywać przeładunków dużej ilości masy towarowej. Trwają prace w zakresie tego, żeby ten węzeł powstał w Emilianowie pod Bydgoszczą. Została stworzona spółka.

Mam takie dosyć techniczne pytanie, więc z góry zastrzegam, że jakby pan minister nie mógł dzisiaj na nie odpowiedzieć na gorąco, to oczywiście wystarczy mi odpowiedź na piśmie. Jednak zostałem poproszony przez środowiska bydgoskie o zadanie tego pytania. Jest taka propozycja Komisji Europejskiej, wyrażona 14 grudnia 2021 r., która z jednej strony uwzględnia ten węzeł komunikacyjny w Bydgoszczy jako zakwalifikowany do sieci kompleksowej TEN-T, ale z drugiej strony wprowadza takie pojęcie poziomu *core network*. Węzeł w Bydgoszczy najprawdopodobniej nie miałby takiego statusu. Do Komisji Europejskiej w tej sprawie trafiła petycja, aby ten tworzony pod Bydgoszczą, czy właściwie w Bydgoszczy, węzeł miał taki status. Chciałem zapytać pana ministra, czy można liczyć na wsparcie rządu w tym zakresie? Żeby i Bydgoszcz, i kujawsko-pomorskie posiadały z czasem ten pełnoprawny węzeł.

Oczywiście jeszcze raz zastrzegam, że jeżeli pytanie jest zbyt techniczne, to wystarczy mi odpowiedź na piśmie. Bardzo dziękuję. Jednak uznałem, że w związku z tym, że spotykamy się w tej kwestii, to po prostu zapytam. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuje bardzo.

Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tak, jest to temat znany Ministerstwu Infrastruktury. Podchodzimy do niego przychylnie, pozytywnie. Jesteśmy też chyba w stanie podać dziś więcej szczegółów. Zrobi to w moim imieniu pan dyrektor Adrian Mazur, dyrektor Departamentu Strategii i Transportu.

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Strategii i Transportu Ministerstwa Infrastruktury Adrian Mazur:

Dziękuję bardzo serdecznie, panie ministrze. Witam bardzo serdecznie.

Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, szanowni państwo, terminal, o którym mówimy, znalazł się oczywiście w propozycji Komisji Europejskiej, w grupie będącej w sieci kompleksowej. Natomiast jako ministerstwo podejmujemy działania mające na celu podniesienie jego rangi do elementu punktowego sieci bazowej. To jest pierwsza kwestia.

Co do tych węzłów sieci bazowej – bo rozumiem, że pan poseł odnosił się również do tego – to KE zmieniła podejście w rozporządzeniu. Teraz już nie będziemy mówili o 8 miejskich węzłach sieci bazowej TEN-T, tylko o 30 węzłach w Polsce. One będą co do zasady obejmowały wszystkie miasta w Polsce powyżej 100 tys. mieszkańców lub/i stolice regionów NUTS 2.

My oczywiście wiemy o tym wystąpieniu, jesteśmy też już w stałym kontakcie z wszystkimi promotorami tego przedsięwzięcia. Niektóre elementy aktywności również z nimi uzgadniamy. Czyli jak najbardziej jest to element naszych negocjacji z Komisją Europejską. Terminal w Emilianowie czy też w lokalizacji zbliżonej do tego miejsca jest jak najbardziej znanym nam tematem. Promujemy jego podniesienie do sieci bazowej.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan przewodniczący?

Poseł Piotr Król (PiS):

Chciałem podziękować. Z jednej strony dziękuję i jestem pod wrażeniem szczegółowej informacji, którą dostałem. Chciałem po prostu przekazać, że bardzo nam na tym zależy. Dlatego że kujawsko-pomorskie, a szczególnie ta bydgoska część województwa, ma bardzo duży potencjał w obszarze przewozów cargo. Dlatego bardzo by nam na tym zależało. Tym bardziej, że istnieje dość duże prawdopodobieństwo, że dzięki dobremu skomunikowaniu przez Wisłę moglibyśmy odciążyć część portów na Bałtyku. Dlatego wydaje się, że ten węzeł ma szansę być takim pełnoprawnym węzłem. Stąd to moje pytanie, związane z tym, że ministerstwo nam sprzyja.

Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę, pan poseł Suchoń. Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pierwsza rzecz, o którą chcę zapytać pana ministra, jest w zakresie sieci drogowej. Oczywiście nad siecią bazową trwają prace, one są dynamiczne od kilkunastu lat. Z pewnością to, że pan minister może się dzisiaj pochwalić wskaźnikiem 87% jest, tak jak mówię, wynikiem pracy wykonanej w ostatnich kilkunastu latach. Być może w ostatnich latach ten przyrost nie był tak dynamiczny jak kiedyś, ale jakoś tam zbliżamy się do końca i myślę, że pewnie te prace zostaną zakończone.

Natomiast jeśli chodzi o kwestię sieci kompleksowej, to tutaj, panie ministrze, bardzo bym prosił o informację, jaki jest stopień realizacji sieci kompleksowej? Myślę, że to dla większości obywateli jest bardziej interesujące, ponieważ sieć kompleksowa jest siecią, która łączy jeszcze więcej ośrodków miejskich. W tym kontekście chciałbym również zapytać o to, jaki jest stan pracy nad Beskidzką Drogą Integracyjną, która również jest elementem sieci kompleksowej. Wydaje się, ze powinna być elementem sieci bazowej.

Stąd tutaj jest pytanie do pana ministra, czy w ramach tych toczących się prac dotyczących uaktualnienia korytarzy transportowych, o których mówił pan minister, były zgłaszane jakiekolwiek wnioski w tej sprawie? Panie ministrze, wiem, że była skarga do NSA. Pytanie, czy ministerstwo interweniowało w sprawie wyznaczenia terminu rozprawy? Zdaje się, że to jest dzisiaj kluczowa sprawa, którą należałoby przeskoczyć.

Druga rzecz, o którą chce zapytać, to generalnie kwestia transportu kolejowego i przewozów towarowych. Myślę, że zgadzamy się, że Polska powinna dysponować siecią, która umożliwia sprawny transport towarowy. Niestety – albo stety – można to różnie oceniać. Dzisiaj mamy wzrost ładunków przewożonych przez TIR-y, czyli transportem drogowym. Pojawia się natomiast pytanie o kwestię tego, jak ministerstwo zamierza wzmacniać transport kolejowy. Kiedy rzeczywiście wzrosną prędkości handlowe? Wydaje się, że to jest istotna przeszkoda dla wielu kontrahentów. Przy okazji rozbudowy i modernizacji sieci te prędkości powinny wzrastać. Pytanie, czy ministerstwo widzi na to jakąś perspektywę i w jakim czasie, jaki wskaźnik ministerstwo zamierza osiągnąć w tym zakresie?

Ostatnia rzecz to transport lotniczy. Pan minister bardzo słusznie wspomniał o portach regionalnych, które również są częścią sieci. Natomiast rząd cały czas prze do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Oczywiście możemy się spierać, czy za tą inwestycją jest jakaś myśl, czy nie. Natomiast jeżeli ten port powstanie – tę sprawę prowadzi minister Horała, więc myślę, że „jeżeli” jest słusznym zastrzeżeniem – to w jaki sposób ministerstwo widzi kwestię funkcjonowania portów regionalnych? Utrzymania tych portów, ponoszenia kosztów… Ponieważ z pewnością ten ruch może być wyssany przez CPK.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, po kolei podzielimy się odpowiedziami na pytania pana posła Suchonia. Skupię się na kwestii związanej z kompleksową siecią drogową TEN-T. Panie pośle, szanowni państwo, zostanie ona zakończona trzy lata po teoretycznym zakończeniu sieci bazowej. Czyli planujemy, aby w 2033 r. kompleksowa sieć drogowa w Polsce została zakończona. Tak jak mówiłem w swoim pierwszym wystąpieniu, mimo tego, że termin unijny jest ustanowiony na poziomie 2050 r., robimy wszystko, aby inwestycje drogowe były realizowane tak szybko, jak szybko się da. Nie szczędzimy na to środków finansowych.

„Program budowy dróg krajowych na lata 2013–2023 z perspektywą do 2025 r." to 164 mld złotych. Natomiast nowy program – rządowy program budowy dróg krajowych z perspektywą do 2033 r. – to blisko 300 mld złotych. Jest z nim zapewnione finansowanie wszystkich dróg szybkiego ruchu, które należą do sieci kompleksowej. W tej chwili rzeczywiście w zależności od stanu zaawansowania albo czekamy na wydanie decyzji środowiskowych, albo są składane wnioski o wydanie decyzji środowiskowych na poszczególne odcinki, w tej chwili głównie na odcinki dróg ekspresowych. Brakujące odcinki autostrad są na ukończeniu, zarówno jeżeli mówimy o ostatnim odcinku autostrady A1 w województwie łódzkim, jak i jeżeli mówimy o odcinkach autostrady A2 na wschód od Mińska Mazowieckiego, w kierunku Siedlec i dalej Białej Podlaskiej. Jestem przekonany, że jeżeli tylko będziemy nadal mieli możliwość prowadzenia kwestii inwestycyjnych, to z siecią kompleksową poradzimy sobie szybciej – dużo szybciej, niż obliguje nas do tego unijna terminowość. Jeszcze raz powtarzam, że zgodnie z terminem unijnym sieć kompleksowa ma zostać zrealizowana do 2050 r., natomiast my planujemy zakończenie tych inwestycji w roku 2033.

Jeżeli chodzi o kwestie rozwoju regionalnych portów lotniczych, to proszę o udzielenie informacji pana dyrektora Adriana Mazura. Ministerstwo Infrastruktury również poczyniło pewne starania. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MI Adrian Mazur:

Dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, przede wszystkim z punktu widzenia samej sieci TEN-T – bo na tym się dzisiaj koncentrujemy – chciałem podkreślić, że jeżeli spojrzymy na całą siatkę portów lotniczych w Polsce, to ona pokazuje, że w poprzednim rozporządzeniu mieliśmy osiem portów lotniczych, z czego sześć było w sieci bazowej i dwa w sieci kompleksowej. Natomiast chciałem zwrócić uwagę, że w wyniku propozycji Komisji Europejskiej, która była też przedmiotem negocjacji, ustaleń i zabiegów ze strony polskiej, do sieci kompleksowej zostało dodatkowo dopisane lotnisko w Lublinie oraz port lotniczy w Szymanach. To pokazuje, że jako resort jednak dążymy do docenienia portów regionalnych z punktu widzenia sieci TEN-T – zarówno bazowej, jak i kompleksowej. To jest najlepszy dowód na to, że koncentrujemy się również na tych lotniskach, które w naszej ocenie stwarzały perspektywy i wypełniały odpowiednie parametry, aby moc zostać włączone do sieci TEN-T.

Patrząc z tego punktu widzenia, lotnicza sieć TEN-T w Polsce jest dosyć zdywersyfikowana. Szczególnie, że muszę podkreślić fakt, że Komisja Europejska po doświadczeniach z Półwyspu Iberyjskiego jest dosyć konserwatywna, jeśli chodzi o uwzględnianie infrastruktury lotniskowej. Doświadczenia naszych kolegów z Hiszpanii w dalszym ciągu pokazują, że niektóre porty lotnicze jednak były niedoinwestowane czy po prostu nie przetrwały próby czasu. Na to też KE bierze poprawkę w negocjacjach z nami. Pomimo tego udało się uzyskać taki rezultat, że mamy w Polsce dwa dodatkowe lotniska w sieci kompleksowej – nie wchodząc oczywiście w kwestię Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o kwestie związane z rozwojem linii kolejowych, to jest z nami na łączach pani prezes Szkudlarz. Pani dyrektor, bardzo prozę o udzielenie informacji na ten temat.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Ireneusz Merchel:

Merchel. Dzień dobry.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest też pan prezes Ireneusz Merchel. Bardzo przepraszam, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP PLK Ireneusz Merchel:

Pani dyrektor Szkudlarz została doceniona, zostając prezesem. Wszystko przed nią.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Amen.

Prezes zarządu PKP PLK Ireneusz Merchel:

No właśnie.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o sieć kompleksową, to mamy 3100 km linii sieci kompleksowej. Jak już padało wielokrotnie, czas na dostosowanie jest do 2050 r. Natomiast mamy zamierzenia inwestycyjne, które są spisane do 2040 r. Wszystkie elementy sieci kompleksowej są wpisane w tych zamierzeniach. Oczywiście w tej chwili również są realizowane niektóre odcinki, mimo że jest dłuższy czas. Powiem przykładowo, że np. odcinki Warszawa – Radom, Warszawa – Lublin czy Ełk – Korsze, które są modernizowane lub już zmodernizowane, wchodzą w skład sieci kompleksowej.

Dodam też jeszcze tylko dwa zdania co do sieci bazowej. Sieci bazowej mamy łącznie znacznie więcej niż kompleksowej, bo 104 815 km. Do końca tej perspektywy zamierzamy zrealizować ponad 40%, ponad 2 tys. kilometrów będzie już dostosowane do sieci bazowej. 97% dostosowane będzie do końca 2030 r. Zostanie pewnie jeden czy dwa odcinki sieci bazowej, które wymagają jeszcze uzgodnień na styku granicznym – jeden odcinek w kierunku na Słowację, a drugi do Rosji. To chciałem dodać o sieci bazowej.

Natomiast sieć kompleksową zakładamy realizować sukcesywnie. Jak na szybko przeanalizowałem, zakładamy, że ok. 1,5 tys. kilometrów sieci kompleksowej mamy w planie na najbliższą perspektywę finansową. Oczywiście po zatwierdzeniu tego planu.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze krótkie pytanie od pana posła Adama Śnieżka. Pan chciał dopytać? I jeszcze pan poseł Grabarczyk, pan przewodniczący Grabarczyk.

To proszę dopytać, panie pośle. Potem pan poseł Adam Śnieżek i…

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie ministrze, ja bym prosił o informację na temat Beskidzkiej Drogi Informacyjnej, ponieważ pominął pan zupełnie ten temat. Tam były dwa pytania. Pierwsze – czy w ramach rozmów z Komisją Europejską na temat aktualizacji rozporządzenia był poruszany temat Beskidzkiej Drogi Integracyjnej? Drugi aspekt – na jakim etapie są prace przygotowawcze do tej drogi?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Proszę, panie pośle. Pan poseł Adam Śnieżek.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze, chciałbym zapytać o status drogi szybkiego ruchu S19 Via Carpatia w sieci TEN-T. Czy ona w całości jest zaliczona do sieci bazowej, czy to jest zróżnicowane odcinkami?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Czy możemy od razu poprosić pana przewodniczącego Cezarego Grabarczyka? Bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panie ministrze, co kilka lub kilkanaście lat w Komisji Europejskiej prowadzone są prace związane z rewizją transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Mam takie ogólne pytanie – na jakim etapie są w tej chwili prace? Chyba 1,5 roku temu wspominał pan o tym, że Polska także złożyła propozycje dotyczące rewizji. Ponieważ mamy mało czasu, poprosiłbym o odpowiedź na piśmie w zakresie tego, jakie propozycje złożyła Polska.

Szczegółowo chciałbym zapytać o drogę Kielce – Tomaszów i A1 S8 węzeł „Łódź Południe". Ten korytarz był wpisany do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T w części *comprehensive*. Jakie są perspektywy dotyczące tej drogi?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję.

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, z racji tego, że duża część pytań miała charakter bardzo szczegółowy, w tym także pytanie pana posła Suchonia o Beskidzką Drogę Integracyjną…

Najważniejsza informacja jest taka, że jest ona wskazana w ramach nowego „Rządowego programu budowy dróg krajowych" i jest na nią przewidziane finansowanie. Oczywiście to finansowanie na wykonawstwo zostanie uruchomione wtedy, kiedy będziemy mieli kompletną dokumentację, czyli „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe" wraz z decyzją środowiskową. To pozwoli uruchomić proces jej projektowania i realizowania. Natomiast na piśmie odpowiem na pytanie, gdzie jesteśmy, jeżeli chodzi o pozyskiwanie STEŚ w tym czasie. Czyli jak na kwiecień 2022 r. wygląda harmonogram uzyskiwania decyzji środowiskowej, a potem harmonogram realizacyjny.

Również na pytania pana przewodniczącego, pana ministra Cezarego Grabarczyka, odpowiem na piśmie. Chodzi o kwestię łącznika między drogą ekspresową S74 a drogą ekspresową S8. Wydaje mi się – mówię to ze 100% pewnością – że ten odcinek również został zawarty w finansowaniu z nowego „Rządowego programu budowy dróg krajowych" i jest przewidziany do realizacji w najbliższej dekadzie.

Natomiast jeśli chodzi o S19, to w sieci bazowej TEN-T znajduje się odcinek między Lublinem a Rzeszowem, odcinek będący w zasadzie na ukończeniu. Jeszcze w tym tygodniu oddamy brakujący odcinek w województwie podkarpackim, z mostem na Sanie, między miejscowościami Nisko oraz Janów Lubelski. W drugiej połowie maja oddamy odcinek między Kraśnikiem a Lublinem, a dokładnie między Kraśnikiem a Niedrzwicą. Te odcinki między Lublinem a Rzeszowem, które były realizowane już za naszych czasów, czyli wtedy, kiedy decyzja o tym, żeby uruchomić przetarg była podejmowana przez Ministerstwo Infrastruktury, kierowane przez ministra Andrzeja Adamczyka, mają parametry 2+2, czyli po dwie jezdnie w obie strony.

Mówię to po to, żeby przekazać państwu informację, która pewnie jest znana części z państwa, a części nie. Nasi poprzednicy podjęli decyzję, aby jeden z odcinków między Lublinem a Rzeszowem – dokładnie odcinek między Jasionką a Sokołowem Małopolskim – został zbudowany w formule 2+1, czyli z jednym pasem do wyprzedzania naprzemiennie. Drodzy państwo, ta decyzja była katastrofalna, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego. Złapałem się za głowę, gdy dyrektor rzeszowskiego oddziału przedstawił mi zestawienie, które otrzymał od Policji. Zestawienie pokazywało, że w ciągu 13 miesięcy funkcjonowania tego odcinka doszło na nim do 8 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Tak się kończy budowa drogi szybkiego ruchu w parametrze 2+1.

Oczywiście podjęliśmy natychmiastową decyzję, aby wprowadzić na tym odcinku zmianę organizacji ruchu. Na całym odcinku wprowadziliśmy maksymalną prędkość

80 km/h, pasy oddzielone od siebie pachołkami. Jest tam w tej chwili bezpiecznie, nie mamy już do czynienia z tak dramatyczną statystyką. Natomiast podjęliśmy też decyzję tym, żeby rozbudować ten odcinek do pełnoprawnej drogi szybkiego ruchu, aby uzupełnić ten brak i – mówiąc wprost – naprawić błąd przeszłości. Chodzi o to, aby cała Via Carpatia, na całej długości ponad 700 km, miała parametr prawdziwej drogi szybkiego ruchu, czyli dwa pasy w jedną i dwa pasy w drugą stronę.

Tak, drodzy państwo, budujemy Vię Carpatię. Tak budujemy zresztą wszystkie inne drogi szybkiego ruchu w naszym kraju. W poniedziałek byłam na Słowacji. Słowacy również postępują z pracami inwestycyjnymi. W poniedziałek miała miejsce uroczystość związana z symbolicznym rozpoczęciem prac na odcinku drogi R2. To jest obwodnica Koszyc, ma 15 km. To jest oczywiście część Via Carpatii. Ze Słowakami pracujemy też nad tym, aby odcinek transgraniczny – czyli między Preszowem a granicą polsko-słowacką – był realizowany. To jest odcinek kosztochłonny. Wiemy, ile kosztuje realizacja dróg szybkiego ruchu w obszarze górzystym. Realizujemy S1, S3, S8… Tam wszędzie są tunele. Realizujemy też S19, gdzie również są tunele. Koszty to miliardy złotych, ale warto ponieść te koszty i zainwestować w to, aby uruchomić najważniejsze, transgraniczne drogi szybkiego ruchu, tak aby przepływ osób i wszelkiego rodzaju dóbr miedzy Polską a krajami, z którymi Polska sąsiaduje od południa, był jak najlepszy i jak najbardziej komfortowy i bezpieczny.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękujemy, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pracujemy również nad tym, aby Słowacy realizowali swój odcinek transgraniczny jak najszybciej.

Jeszcze raz powtarzam, że na te szczegółowe pytania panów posłów Suchonia i Grabarczyka odpowiemy na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękujemy, panie ministrze.

My jeszcze zwołamy sobie zespół do S12, bo jest tutaj kilkoro posłów zainteresowanych budową.

Mamy za moment głosowanie. Zanim zamknę posiedzenie Komisji, zobaczmy, czy było kworum. Było – jest 31 posłów.

Po wyczerpaniu głosów w dyskusji wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Jednocześnie informuję, że protokół jest do przeczytania w sekretariacie Komisji. Do zobaczenia.